

**Вывод.** Аналізуючи досвід розвитку національного автомобілебудування Китаю і передових країн, полагам, що основні тенденції в розвитку інвестиційного потенціалу підприємств галузі будуть мати місце, якщо:

- автомобілебудування чекає нова хвиля науково-технічних, економічних і соціальних перетворень;
- відбудеться збільшення виробництва і попиту на автомобілі, що використовують альтернативні види палива.

Все це в свою чергу потребує:

- раціоналізації структури виробництва автомобільної продукції;
- підвищення конкурентоспособності автомобільної продукції і галузі;
- посилення процесів інтеграції підприємств
- подальше посилення процесу розробки власних марок автомобілів на основі існуючих моделей, а саме «модель FAW», «модель Chery», «модель Changan».

**Список літератури:** 1. Хуан Хуай. Розвиток автомобілебудування КНР // Проблеми економічних наук. - М: Видавництво «Компанія Супутник +», 2009. №1(34).С.79-80. 2. Глобалізація структури конкуренції і відповідні стратегії автомобілебудування Гуанчжоу Жипао. 14.01.2011 3. Державний рад по дослідженню розвитку «Звіт про розвиток автомобільної промисловості Китаю» (2010) Суспільно-наукове літературне видавництво, березень 2011, стор222-235.

Подано до редакції 01.03.2011

## **УДК 338.24**

**М.А. ШУМ**, к.е.н., доц., ХІФ УДУФМТ, Харків

### **ДЕЯКІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ АВІАПРОМА УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

У роботі розглядаються деякі напрями розвитку, кризові явища в конкретній галузі з метою надання економічного зростання галузі, ряду суміжних галузей, економіці в цілому.

Some directions of development, crisis phenomena in specific branch are considered in this work for the purpose of addition of economic growth field, row of related branch and economics in whole.

**Ключові слова:** економічний потенціал, економічне зростання, криза, інновації, інвестиції.

**Вступ** Проблеми соціально-економічного розвитку України знаходяться в центрі уваги як вітчизняної науки, так зарубіжних фахівців.

**Постановка завдання** Одними з найбільш гостродискусійних питань є питання напрямів і форм подолання кризових явищ на промислових підприємствах, галузях, економіки держави в цілому з подальшим переходом до економічного зростання.

**Методологія** Проблеми, пов'язані з кризою на окремих промислових підприємствах, галузях, в цілому по народному господарству, шляхів їх подолання і переходу до економічного зростання знаходяться в центрі уваги як вітчизняних учених і фахівців, так і зарубіжних. При цьому визначення конкретних напрямів виходу на економічне зростання в конкретних економічних умовах, що складаються, вимагають, на наш погляд, додаткових досліджень.

Незважаючи на окремі позитивні факти в цілому стан економіки України залишається досить складним.

Промислове виробництво в Україні, за даними Держкомстату, в травні 2011 року зросло по відношенню до травня 2010 року на 8,6 %, що виявилось вище за темпи росту квітня-березня, але нижче лютого-січня. В цілому за перші п'ять місяців поточного року ріст склав 8,5%, у той час як в 2010 році - 12%. По відношенню до квітня 2011 року - ріст промислового виробництва травня склав - 0,9%. [1]

В Україні рекордно виросло виробництво транспорту : в січні-квітні 2011 року - на 7,6% в порівнянні з аналогічним періодом попереднього року - до 30720 одиниць. Найбільший приріст як і раніше демонструє сегмент виробництва легкових автомобілів - 90%, до 28964 одиниць. Випуск автобусів збільшився на 16% - до 813 одиниць. Лідерами виробництва залишаються - ЗАЗ (18160 од.), корпорація "Богдан" (5828 од.), "Єврокар" (3124 од.). [2]

На маріупольському ВАТ "Азовмаш" зростає портфель замовлень: в нинішньому році планується двократне збільшення обсягів виробництва, підтверджене укладеними контрактами. Підписані договори і сформовані плани виробництва забезпечили стовідсоткове завантаження виробничих потужностей до 2012 року. За інформацією президента ВАТ "Азовмаш" А. Савчука за чотири місяці 2011 року підприємство випустило понад 5 тисяч вантажних залізничних вагонів. До кінця року виробництво вагонів буде доведено до рекордного рівня - більше 15 тис. од. [3]

Золотовалютні резерви України досягли рекордного рівня, в квітні 2011 року вони виросли на 5,3% - до 38,351 млрд. доларів США. В цілому за повідомленням Нацбанку України за січень - квітень поточного року золотовалютні резерви збільшилися на 107,9% або на 3,775 млрд. доларів США. [4]

При цьому індекс інфляції за підсумками травня 2011 року склав 11% - це найвищий показник зростання цін за останні 12 місяців з березня 2010 року. [5]

Україн серйозно виглядає ситуація з державним боргом. За даними Національного банку України - валовий зовнішній борг України в січні-березні 2011 року зріс на 3,1 млрд. дол. США, до 120,5 млрд. дол. США, що перевищить 84% ВВП. [6]

Великі труднощі зазнає фінансова система держави. Так, за даними рахункової палати України на початок 2011 року обсяги невідшкодованого платникам податку на додану вартість склали 12 млрд. 421 млн. грн. [7]

Україна зайняла перше місце серед країн СНД по зростанню цін і тарифів на окремі види житлово-комунальних послуг в першому кварталі 2011 року - 10,8% до грудня 2011 року. За даними Міждержавного комітету СНД, Росія по цьому показнику займає друге місце (+7,9%) третє місце – Республіка Білорусь (+4,4%). В цілому за сумарними показниками вартості послуг ЖКГ Україна входить в трійку найбільш дорогих держав (з Росією і Білоруссю). [8]

У критичному стані знаходиться пенсійна система України. Положення в цій сфері можна охарактеризувати наступними цифрами. На 1 квітня 2011 р. пенсіонерів налічувалося 13 млн. 766 тис. чоловік. Причому число пенсіонерів, які вийшли на заслужений відпочинок зростає. В порівнянні з кінцем 2010 р. кількість пенсіонерів збільшилася на 60 тис. осіб, а платників внесків до Пенсійного фонду на постійній основі - 14 млн. чоловік. Іншими словами кожен працюючий українець містить одного пенсіонера. Середній розмір пенсії у чоловіків у Україні складає 1470 грн., у жінок - 1050 грн. [8]

Україн неблагополучна ситуація у сфері зайнятості. В Україні на одне робоче місце доводиться 7 чоловік без роботи. При цьому за даними Держкомстату загальний рівень безробіття в країні 9,5%, а в службу зайнятості в перші три місяці 2011 року звернулося 911 тис. чоловік. Середня допомога по безробіттю - 810 грн. в місяць (середня зарплата за цей час 2389 грн.). [9] Необхідно мати на увазі, що розвиток економіки України відбувається в умовах безперервної світової фінансової кризи, подальший розвиток якого прогнозується неоднозначно. Але у будь-якому випадку негативні процеси світової економіки хворобливо позначаються на економіці України і в першу чергу на її експортно-орієнтованих галузях і інвестиційних процесах.

Виходом з положення, що створилося, і переходом до стабільного економічного зростання могла б стати розробка і реалізація комплексної програми соціально-економічного розвитку України на найближчу, середньо- і довгострокову перспективу. У відсутності такої програми на наш погляд, необхідно сконцентрувати державну політику на економічному стимулюванні і розвитку найбільш значимих підприємств і найбільш перспективних галузях, які могли б послужити локомотивом економічного і соціального розвитку регіонів і економіки України в цілому.

Одній з таких перспективних галузей, що заслуговує на державну увагу і надалі, може принести Україні як комерційний, економічний успіх, так і інші не менш важливі вигоди (політичні, соціальні, інтелектуальні та ін.) могла б стати авіаційна промисловість. Необхідно розуміти, що Україна одна з небагатьох країн світу, яка може робити як літальні апарати, так і авіаційні двигуни, і багато комплектуючих (паливну апаратуру та ін.) починаючи від НДДКР і закінчуючи серійним виробництвом.

Більше того, не дивлячись ні на що, Україна і зараз знаходиться по деяких напрямках цієї галузі на провідних позиціях у світі - унікальні надважкі транспортні літаки, військово-транспортна авіація, регіональні пасажирські лайнери, авіаційні двигуни великої потужності для пасажирських і транспортних повітряних засобів, авіадвигуни для вертольотів в широкому діапазоні потужностей і технічних характеристик та ін. Збереження і пріоритетний розвиток такого наукового, конструкторського інтелектуального, виробничого потенціалу могло б стати найважливішою державною метою соціально-економічного розвитку само по собі, а враховуючи ситуацію, що складається, в Україні і тенденції світового розвитку перспективи і проблеми в авіаційній галузі набувають первинного значення.

При роботі на світовому ринку авіаційної техніки і розвитку авіаційної промисловості України, на наш погляд необхідно враховувати ряд серйозних моментів і особливостей.

По-перше, світовий ринок авіаційної техніки найбільш конкурентноспроможний через свою місткість, а також наявність не лише комерційних і фінансових інтересів, але політичних, технічних, наукових і інтелектуальних, соціальних та ін., які у ряді випадків перевершують за значимістю чисто комерційні або фінансові аспекти.

На цьому ринку домінують авіа гіганти "Boeing" - 49% продажів і "Airbus Industries" - 43%. У сегменті регіональних пасажирських лайнерів сильні позиції мають - канадська "Bombordier", бразильська "Embraer" і франко-італійська - ATR. [10]

По-друге авіаційна продукція і галузь в цілому це одна з найбільш науко- і ресурсоемних галузей, що вимагає величезних первинних і поточних витрат - фінансів, усіх видів ресурсів, інтелектуального і наукового потенціалу, інвестиційних і інноваційних заходів обчислюваних десятками і сотнями мільярдів а в деяких випадках і трильйонів доларів США.

Ця галузь визначає рівень розвитку і стану світового науково-технічного прогресу. При цьому у виробництві авіаційної техніки, задіяні такі галузі народного господарства як: металургія, хімічна, електротехнічна, машинобудівна, приладобудування і багато інших. Усе це і деякі інші чинники, зумовлюють наявність глобальних інтеграційних процесів на

світовому ринку авіатехніки і в галузі. Зберегти суто національне літакобудування нині не під силу жодній державі у світі, навіть самому економічно потужному США. У виробництві авіалайнера "Boeing" беруть участь ще сім держав. Основними виробниками "Airbus Industries" є Франція і Німеччина а також значна частина Європейських держав.

Виходячи з вищесказаного, можна зробити наступні пропозиції по подоланню кризи в авіапромі України, і у тому числі на Харківському державному підприємстві.

По-перше, необхідно розуміти що в ситуації України, що склалася на світовому авіаційному ринку авіапрому, самотійно вижити, а тим більше грати яку-небудь помітну роль буде украй скрутне.

При цьому так само необхідно розуміти, що розраховувати на рівноправну співпрацю з ведучими олігополістами ("Boeing", "Airbus Industries"), через ряд об'єктивних чинників навряд чи доведеться. В той же час об'єднувальний процес з "Об'єднаною авіабудівною корпорацією" (ОАК, Росія) дозволить закрити певні технологічні проблеми, і, що найголовніше, відкривають можливості насичення ринку Росії (це повинно бути однією з умов об'єднання), країн СНД, а в перспективі і посилена робота на світовому авіаційному ринку. Одним з головних завдань об'єднання повинно стати закріплення і посилення монопольного положення, що склалося у сфері надважких вантажних літаків (АН-124 - "Руслан"; АН-225 - "Мрія").

По-друге, з метою ефективнішого просування авіаційної техніки на різних ринках доцільно розглянути питання створення спільної (Росія, Україна) лізингової компанії.

Подолання кризових явищ в авіапромі України повинне позитивно позначитися на усій економіці держави і сприяти його соціально-економічному розвитку.

**Список літератури:** 1. Время № 106 от 17 июня 2011г. 2. Время № 84 от 17 мая 2011 г. 3. Время № 89 от 24 мая 2011 г. 4. Время № 80 от 11 мая 2011 г. 5. Время № 100 от 8 июня 2011 г. 6. Время № 108 от 21 июня 2011 г. 7. Время №83 от 14 мая 2011 г. 8. Время № 98 от 4 июня 2011 г. 9. Время № 115 от 2 июля 2011 г.) 10. Время № 92 от 27 мая 2011 г.

Подано до редакції 01.03.2011